

# Los Aniversarios

## *de Ferdinand Porsche e hijo (Ferry)*

Hablar de Porsche es hablar del sueño de todo conductor que gusta de un automóvil deportivo, y ciertamente que éste lo es por excelencia. Sin embargo no es menos cierto, aunque si menos conocido, que estamos hablando de dos Ferdinand Porsche, el padre que creó hace 75 años el proyecto del Volkswagen más conocido en España como escarabajo, mientras que en colaboración con su hijo Ferry construyó en 1948 el primer Porsche 356 Roadster, es decir el año pasado se cumplieron 60 años del nacimiento de la firma Porsche como tal.

agua ante las bajas temperaturas. Por otro lado, la segunda característica destacable era el motor bóxer de cilindros opuestos que elimina los efectos de caballete propios de los motores de carrera vertical con cilindros en línea.

Tras el encargo formal por parte del gobierno alemán de la fabricación del supuesto prototipo, Ferdinand Porsche se encontró con la sorpresa de que el encargo pasó de una a tres unidades, con lo que no tuvo más remedio que utilizar el garaje de su propia casa para su realización.



Ferdinand Porsche trabajó también para Mercedes-Benz y a él se deben los modelos S, SS y SSK del año 1927 y siguientes, si bien también se deben a su invención al menos siete modelos de pequeño tamaño y económicos que realizó para distintos fabricantes.

Esta búsqueda de soluciones fiables, robustas y asequibles para el comprador, provocó la construcción del Volkswagen Concept en 1933, presentado por el ingeniero Porsche al Reich Ministry of Transport el 17 de Junio de 1934 con el título de "Study for the Production of a Germany People's Car", o lo que se conoce en alemán como Volkswagen, es decir coche del pueblo.

Uno de los elementos de fiabilidad que aportaba este diseño era el motor refrigerado por aire, lo cual evitaba las posibles averías de gripado del motor por congelación del

El primer Volkswagen fue el prototipo V1 (V de Versuchswagen, es decir, auto de prueba) que estuvo listo exactamente un año después. El segundo fue un convertible bautizado con el nombre clave de V2 e hizo su primer viaje el 22 de diciembre de 1935. El tercer modelo de prueba fue el V3 y comenzó a rodar en febrero de 1936.

Si bien todo parecía encauzado y se había comenzado la producción del Volkswagen en la factoría de Fallerslebe, ahora Wolfsburg, a un precio de 990 marcos, la guerra provocó que los clientes se quedaran sin coche ya que todos los vehículos fabricados pasaron a disposición del gobierno, hasta que a su terminación, el primitivo proyecto se puso en marcha de nuevo con excelentes resultados.

En cuanto al segundo de los hitos mencionados, es decir, el comienzo de las actividades de la propia firma Porsche, indicar que la



**Alejandro Lazcano Arranz**

Subdirector General de  
Planificación y Coordinación  
Informáticas  
Ministerio de Trabajo  
e Inmigración

primera tarea fue la construcción en 1948 del prototipo del modelo 356 nº 1 roadster con motor Volkswagen cuatro cilindros bóxer de 1.131 cc colocado justo delante del eje trasero, es decir comienza la estirpe de motor central trasero, que se perpetua hasta la fecha en el actual Bóxer. El chasis era de acero tubular, mientras que el bastidor era de aluminio hecho a mano en la factoría de Gmünd, Austria, hasta que en 1950 se trasladó la producción a la nueva fábrica de Zuffenhausen, distrito de Stuttgart, en Alemania y pasó a ser de acero.

Precisamente el nuevo emplazamiento originó el escudo de la marca, ya que en la parte central se incorpora el escudo de la propia ciudad de Stuttgart, es decir el caballo, basado en que en el siglo X el duque alemán Liutolf estableció una «studgarten» que en alemán significa "granja para caballos" lo cual provocó que se tomase como escudo de la ciudad, y por otro lado el escudo de la región de Baden Württemberg que incluye al emblema de Stuttgart las astas de ciervo y las franjas rojas y negras.

Una de las leyendas que rodea al Porsche 356 fue el fallecimiento del actor James Dean en 1955 mientras rodaba la película "Gigante", en un accidente cuando se dirigía a correr una carrera en Salinas.

La producción terminó en 1965, contabilizándose un total de 76.313 unidades construidas. La leyenda continuó con un nuevo modelo denominado 901 que se presentó en el salón de Francfort de 1963. Peugeot reclamó el derecho exclusivo de utilizar nombres de tres cifras con un cero en medio en sus modelos, por lo que Porsche cedió y el 10 de noviembre de 1964 nace la denominación 911.

Este nuevo modelo fue obra de Butzi Porsche, hijo de Ferry, cuyas formas básicas han perdurado por más de 40 años. El motor se decidió que fuera un nuevo seis cilindros bóxer, refrigerado por aire de 1.991 cc y 130 CV de potencia. En el desarrollo del motor intervino el joven Ferdinand Piëch Porsche, el ingeniero



que posteriormente creó el Audi Quattro y que llegó a ser presidente del grupo Volkswagen.

A posteriori y en sustitución del 356 de cuatro cilindros, se presenta el modelo 912, de menos potencia que el 911, que a su vez se renueva con los modelos T, E y S, con motores de más de dos litros. Como evolución del motor central trasero se presenta el 914, que se basa en un motor de cuatro cilindros pero que evoluciona a uno de seis, que es muy perseguido por los coleccionistas. En cuanto al 911, presenta el Carrera, Carrera RS y el Turbo.

A continuación se da un paso que luego resultó ruinoso para la marca, evolucionando a modelos de motor delantero refrigerados por agua, y así se presentó el 924 de cuatro cilindros y el 928 de ocho cilindros, que era especialmente complejo de mantener. A posteriori se presenta una evolución del 924, denominado 944 que utilizaba turbocompresor, pero la cosa no mejora y se retorna a la base del 911 con los últimos Carrera y SC (súper carrera) que según se decía era uno de los motores más longevos, con una duración estimada de 300.000 millas.

Continúa la evolución de la base 911, presentándose la serie 964 que vuelve a los seis cilindros y motor bóxer, y posteriormente la serie 993 que supuso la remodelación del tren trasero y un motor que daba 272 CV como base y 408 CV en la versión turbo.

Después se presenta el bóxer que vuelve al motor central y carrocería roadster. Posteriormente el Carrera GT y una evolución a todoterreno de cuatro puertas de la marca denominada Cayenne, para volver a los coupé deportivos con el Cayman y otra novedad de berlina de cuatro puertas llamada Panamera.

Como vemos se queda demasiado corto el artículo para hablar de este mito, de manera que seguiremos en otros, hablando de las versiones deportivas y del nuevo museo Porsche y actividades a su alrededor.

